W. A. B.

WILNO PRZYSZŁOŚCI

ROZWAŻANIA NA TEMATY URBANISTYCZNE

WILNO 1937

W. A. B.

WILNO PRZYSZŁOŚCI

ROZWAŻANIA NA TEMATY URBANISTYCZNE

III

WILNO — 1937

(Odbitka z „Dziennika Wileńskiego")

Druk. A. Zwierzyńskiego Wilno, Mostowa 1.

I.

UWAGI WSTĘPNE.

Coraz to szybsza żywiołowa urbanizacja kraju, coraz większe skupianie się ludności w miastach jest faktem znanym. Dowodzić chyba nie ma potrzeby, że fakt ten podnosi znaczenie miast i ich prawidłowego rozwoju. Zaznaczyć tu należy, że są w Polsce miasta o szczególnym znaczeniu dla państwa i narodu. Poza Warszawą, Krakowem i głównym centrum przemysłowym — Łodzią — mamy cztery miasta, na których, jak na czterech filarach, opiera się narastająca mocarstwowość naszego państwa. Są to Poznań, Lwów, Wilno i Gdynia. Gdyby chociaż jedno z nich z ciążącem doń terytorium odpadło — zachwiana by była mocarstwowość Polski. Łatwo to zrozumieć i uzasadniać niema potrzeby — wystarczy chyba to napomknienie...

Na kresach wschodnich dochodzi jeszcze inny czynnik, podnoszący ogromnie znaczenie ich miast głównych. Są one wielkimi ogniskami kultury polskiej i jej promieniowania. Jest więc sprawą pierwszorzędnego znaczenia z punktu widzenia narodowego i państwowego prawidłowy i pomyślny rozwój tych miast pod względem kulturalnym i gospodarczym.

Jednym z czynników rozwoju miast jest prawidłowa ich zabudowa i dalsza rozbudowa. Stąd znowu poważne znaczenie prawidłowego stosowania zasad i wskazań urbanistyki a nadewszystko gruntownie przemyślanego nastawienia miejskiej polityki urbanistycznej.

W Wilnie, w związku z opracowywaniem planu regulacyjnego, ukazał się w prasie szereg artykułów i niewątpliwie rozwinie się z czasem szersza polemika na tematy urbanistyczne. Charakterystyczną cechą wystąpień dotychczasowych jest traktowanie zagadnień urbanistycznych prawie wyłącznie z punktu widzenia estetycznego, jak gdyby urbanistyka była tylko estetyką miast i niczem więcej. Tymczasem urbanistyka, jako nauka o budowie miast, musi

uwzględniać wszystkie czynniki decydujące o powstawaniu i rozwoju miast, więc czynniki ekonomiczne, komunikacyjne, militarne, zdrowotne, estetyczne i t. d. Kompozycja urbanistyczna powinna dopiero koordynować wszystkie te różnorodne czynniki z gruntownie przemyślanym uzgodnieniem z funkcjami danego organizmu miejskiego. Inne przy tym musi tu być podejście przy planowaniu nowej osady na terenach jeszcze nie zabudowanych, a inne przy opracowywaniu planu regulacyjnego dla miasta egzystującego już oddawna, którego teren nie może być traktowany jak „tabula rasa", gdzie trzeba się rachować z już egzystującymi i ustalonymi stosunkami i interesami ekonomicznymi i odnośnymi uprawnieniami, jak też z utrwalonym nieraz układem wspomnianych funkcyj organizmu miejskiego.

II.

ORGANIZM MIEJSKI

Pisze prof. Tołwiński, że „historia architektury... nie obejmowała dotychczas zagadnień urbanistycz-

nych i nie badała miasta jako jednolitego organizmu" (T. Tołwiński. Urbanistyka, t. I, str. 3). W całym dziele wymienionym, jak zresztą i u innych urbanistów, powtarza się stale ten termin „organizm miejski". Co należy rozumieć pod tym terminem? W naukach przyrodniczych pod terminem „organizm" rozumiemy zbiór połączonych w jeden ustrój organów, służących funkcjom istoty żyjącej. Naturalnie, „organizm miejski" nie jest rzeczą identyczną z organizmem biologicznym. Ale jest rzeczą analogiczną. Organizm miejski jest połączeniem w jedną organiczną całość wszystkich części, służących funkcjom jednolitego ustroju miejskiego.

Musi więc tu być jakieś centrum, ośrodek centralny, skupiający życie miejskie i nadający mu impulsy — odpowiednik serca organizmu biologicznego — „city" (siti). W miastach starych tem „city", sercem miasta, głównym i najważniejszym ośrodkiem handlu, punktem centralnym, skupiającym arterie komunikacji, był zwykle plac ratuszowy. Dalej idą arterie ruchu i obiegu życia miejskiego — ulice, odpowiednik sieci krwionośnej organizmu biologicznego. W zależności od celu ruchu powstają ulice— arterie promieniowe, służące do o-

biegu w kierunku odśrodkowym od centrum i dośrodkowym — oraz arterie okólne — uzupełnienie poprzednich dla pełnej obsługi organizmu miejskiego. Odpowiednikiem „aorty" są główna lub główne w obrębie śródmieścia odśrodkowe od centrum ulice promieniowe.

Miasto nie jest tworem całkowicie wyodrębnionym i zupełnie samodzielnym. Jest członem większej całości — kraju i państwa — organizmu macierzystego w stosunku do danego organizmu miejskiego. Z tym obejmującym organizm miejski organizmem macierzystym, posiadającym swój system krwionośny w postaci systemu traktów i kolei, łączy się dane miasto arteriami dojazdowymi do dworców pasażerskich i stacji towarowych. W biologii to połączenie organizmu macierzystego z tworem pochodnym jest przejściowe. W organizmie miejskim stałe. Lecz analogia jest wyraźna.

W ten sposób traktowana urbanistyka staje się historią naturalną miasta — jego anatomią i fizjologią, a w dalszej konsekwencji nieraz nauką o patologii organizmu miejskiego i odnośnej chirurgii. Analogie z organizmem biologicznym rozciągają się i na dziedzinę rozwoju organizmu

miejskiego. Tu też odbywa się stopniowa ewolucja i niema skoków gwałtownych. Znamy naprz. w biologii fakt, że w pewnych organizmach (naprz. w dżdżownicy) w miarę rozwoju i rozrostu organizmu powstają coraz to nowe narządy, pełniące funkcje, odpowiadające funkcjom serca w organizmach wyższych. W organizmie miejskim w miarę rozrostu i rozwoju miasta mogą też powstawać nowe części o znaczeniu centralnym, ale tylko w drodze powolnej ewolucji, gdyż muszą tu zachodzić jednocześnie powolnie się odbywające procesy ewolucyjne gospodarcze. Jak serca w wyższym organiźmie biologicznym nie da się przenieść doraźnym zabiegiem chirurgicznym na inne miejsce, tak też nie da się w oddawna egzystującym mieście stworzyć doraźnie nowego „city" (nowe serce miasta) w znacznej odległości od starego. O przeflansowywaniu doraźnym nie może tu być mowy.

W Wilnie naprz. centrum miasta (city) uległo stopniowemu przesunięciu, ale w przeciągu bardzo długiego okresu (od lat 1875—1880 do czasu obecnego). Podczas tego przesunięcia się obok powstającego nowego centralnego ośrodka życia miej-

skiego funkcjonował bez przerwy i funkcjonuje teraz jednocześnie stary. Odpowiada to charakterowi rozwoju miasta. Wprawdzie od roku 1875 ludność miasta zwiększyła się prawie trzykrotnie i rozrosły się potężnie jego tereny zabudowane, ale zabudowało się na sposób współczesny, wielkomiejski tylko kilka ulic, mianowicie ul.ul. Mickiewicza, Jagiellońska, Wielka Pohulanka i Zygmuntowska, inne zaś w śródmieściu tylko w nieznacznym stopniu. Handel częściowo i bardzo stopniowo z ul. Niemieckiej i Wielkiej przeniósł się na ulice Wileńską, Zamkową i Mickiewicza, na której skrzyżowaniu z ulicami Wileńską i Jagiellońską i terenach dookoła tego skrzyżowania powstało nowe „city" i coraz potężniej się rozrasta. Na tym jednak się kończy rozrost dzielnic o charakterze wielkomiejskim. Główny przyrost ludności i zabudowania przypada na dzielnice przedmiejskie: Nowy Świat, Szkaplerne, Raduńskie, Nowe Miasto, Nowe Zabudowanie, Zwierzyniec, Sołtaniszki, Łosiówka, Popławy, Markucie, Kolonia Kolejowa i t. d. o ludności przeważnie mało zamożnej — rzemieślniczej i robotniczej. Tego rodzaju przyrost na zamożność i rozwój „city" nie wpłynął

w odpowiednim stopniu. W okresie około roku 1875 za „city" trzeba było uważać plac Ratuszowy z najbliższą okolicą, zaś za główną ulicę handlową — ulicę Niemiecką. Innych punktów pryncypalnego w mieście znaczenia nie było. W nowym, wyżej wymienionym, współczesnym „city" skupiły się obecnie wszystkie najważniejsze instytutcje finansowe, handlowe i społeczne: banki — Polski, Gospodarstwa Krajowego, Spółek Zarobkowych, P. K. O., Ziemski, Spółdzielczy, Handlowy Warszawski, Handlowy Wileński, K. K. O., Chrześcijański Spółdzielczy i takie instytucje społeczne, jak Izba Przemysłowo-Handlowa, Powszechny Zakład Ubezpieczeń wzajemnych, dalej ekspozytury niektórych pozamiejscowych dużych zakładów przemysłowych oraz największe hotele. Większa część wymienionych instytucyj założyła lub zakłada tu we własnych gmachach stałe swe siedziby i z pewnością z obranego miejsca się nie ruszy. Handel, który się trzyma przeważnie starych swych siedzib bez po ważnych przyczyn, a tych jakoś nie widać, na nowe, a wcale nie nęcące miejsce, też się nie przeprowadzi. W tym stanie rzeczy stworzenie nowego „city" przy środkowej części uli-

cy Rydza-Śmigłego, jest jeszcze chyba na bardzo długo zupełnie nierealną mrzonką.

W ogóle dla decydowania w sprawach podobnych trzeba doskonale poznać charakter, kierunki i tempo rozwoju miasta i dopiero, po gruntownym zestawieniu tych wszystkich danych, coś projektować.

Uwag powyższych nie należy rozumieć jako sprzeciw w sprawie przeprowadzenia niewątpliwie ważnej w przyszłości, chociażby i niebliskiej, dużej arterii komunikacyjnej, ulicami Montwiłłowską, Sierakowskiego, Lubelską, Rydza-Śmigłego i dalej po przez wiadukt kolejowy w kierunku na Porubanek.

Jeżeli jednak chodzi o wielką pryncypalną arterię tego rodzaju, to niewątpliwie ważniejszym jest projektowany do zrealizowania wielki szlak centralny, idący ulicami Kalwaryjską, Wileńską, Jagiellońską, Zawalną, Tyzenhauzowską i dalej terenami miejskimi w kierunku na tenże Porubanek.

W związku z niedoszłymi do zrealizowania propozycjami przełożenia w Wilnie sieci tramwajowej, złożonymi około roku 1908 przez pewien koncern amerykański, między innymi projektami ten także omawiany

był w stałym poufnym gronie doradczym przy byłym prezydencie M. Węsławskim i był uznany zasadniczo za celowy i bardzo pożądany, lecz na razie nie realny z powodu względnie dużych kosztów połączenia bezpośredniego ulic Zawalnej i Tyzenhauzowskiej i braku odpowiednich środków. O ile by obecnie na to środki się znalazły na możliwych dla miasta warunkach — projektowi temu należało by przyklasnąć. Przy ewentualnym realizowaniu tego projektu należało by uporządkować ostatecznie ulicę Zawalną, co częściowo tylko udało się przedwojennemu Zarządowi Miejskiemu.

O innych arteriach miejskich pierwszorzędnego znaczenia dla racjonalnej budowy organizmu miejskiego będziemy mówili w rozdziale o arteriach wypadowych i dojazdowych do kolei.

III.

ULICE WYPADOWE i DOWOZOWE DO KOLEI

Ustrój i charakter sieci komunikacyjnej stopniowo dostosowuje się do rozwoju techniki komunikacyj-

nej. Nowe epokowe wynalazki w tej technice powodują radykalne przewroty w jej dziedzinie. Takich przewrotów, poprostu rewolucji w technice komunikacyjnej w ciągu ubiegłych stu lat, było trzy. Trzeci jest właśnie w fazie swego najintensywniejszego rozwoju i niewątpliwie zaważy ogromnie na ewolucji ekonomicznej kraju, jak niemniej na technice jego obrony militarnej.

Rzućmy okiem na te ubiegłe fazy rozwoju komunikacji.

Jeszcze w ciągu pierwszych dziesięcioleci ubiegłego stulecia panowała w Europie niepodzielnie trakcja konna. Wszystkie ważniejsze zadania komunikacyjne wynikające z potrzeb gospodarczych i militarnych zaspakajane były zaprzęgami konnemi. Międzymiastowa komunikacja pasażerska i przewozy ładunków gospodarczych i towarów odbywały się traktami i gościńcami. Ulice wypadowe stanowiły na terenie miasta dalsze ciągi traktów zmierzające do śródmieścia. Dwie lub więcej ulic wylotowych łączące się w obrębie miasta dla przepuszczenia komunikacji między miastami leżącemi w przeciwległych stronach stanowiły łącznie szlaki tranzytowe, łączące nieraz nietylko miasta jed-

nego kraju, lecz obsługujące także handel przechodowy pomiędzy krajami cudzoziemskiemi. Był to okres największego znaczenia dróg kołowych, gruntowych i bitych, a w obrębie danego miasta ulic wypadowych (wylotowych i tranzytowych).

Konkurentów ulice te nie miały.

Dopiero około połowy wieku dziewiętnastego zjawia się i rozpowszechnia się stopniowo potężny konkurent w postaci kolei żelaznych, które wkrótce rozbudowują się tak potężnie, że opanowywują komunikację i zabijają konny ruch kołowy na wielkich traktach. Znaczenia jednocześnie nabierają w kraju drogi dowozowe do kolei. Odpowiednio do tego i w miastach urządzenie ulic dowozowych do kolejowych dworców pasażerskich i stacji towarowych staje się w okresie obsługi masowego ruchu komunikacyjnego sprawą pierwszorzędnego znaczenia.

Z pojawieniem się w ostatnich dziesięcioleciach wieku dziewiętnastego tramwajów i kolejek elektrycznych, które zaczęły obsługiwać nie tylko peryferje miasta, lecz i miejscowości nieraz dość oddalone pozamiejskie, znaczenie ulic wypadowych zaczęło wzrastać.

Lecz potężny wzrost znaczenia

arterji wypadowych rozpoczął się po wynalezieniu motoru spalinowego i wślad za tem wprowadzeniu do komunikacji ruchu motorowego, który spowodował radykalny przewrót w technice komunikacyjnej. Ruch motorowy rozpoczął niebawem walkę konkurencyjną w dziedzinie komunikacji z innemi typami lokomocji, walkę, jak się okazuje, w pewnych wypadkach groźną nawet dla kolei żelaznych. Zachodzą już wypadki potrzeby ochrony interesów kolei (państwowych) od konkurencji przedsiębiorstw przewozowych o trakcji motorowej. Czytaliśmy już w lipcu czy sierpniu (r.b. 1937) o uchwale rady ministrów we Francji w sprawie zwinięcia dużych odcinków kolei, a zastąpieniu ich autostradami. Wiemy przecie o biegnących już we wszystkie strony w promieniach od Berlina licznych dwutorowych autostradach. W wielkich miastach europejskich miejskie arterie wylotowe wychodzą na stanowiące ich ciąg dalszy autostrady, wypadające w promieniach na dalsze połacie kraju. W dzisiejszem stadjum techniki komunikacyjnej staje się to koniecznością zarówno w dziedzinie techniki przewozowej pasażerskiej i towarowej, jak też w zakresie obronności

Wilno, jako bądź co bądź jeden z centrów handlowych i potężny obóz warowny, nie może być wyeliminowane z tej niepohamowanej i nieuniknionej ewolucji. Już dziś na traktach w różne strony w promienia od Wilna buduje się nawierzchnie trwalsze w miarę możliwości finansowych. Będzie to się rozwijało i doskonaliło stopniowo, gdyż jest to koniecznością nieuniknioną.

W obrębie miasta wszystkie arterie wypadowe w kierunku głównych traktów muszą być należycie urządzone już nie tylko ze względu na ruch gospodarczy i handlowy, lecz przedewszystkiem dla potrzeb militarnych. Muszą być urządzane nie tylko pod względem wytrzymałości nawierzchni, odpowiedniej do ogromnie zwiększonej nośności wozów motorowych, lecz również dostatecznej szerokości dla ruchu nie tylko aut ciężarowych, lecz też artylerii wszelkich autoramentów i tanków oraz dla zupełnie swobodnych i chociażby najpospieszniejszych przemarszów.

Mieszkańcy miasta i władze miejskie powinni dobrze to sobie uprzytomnić.

Stąd przywrócone wielkie znaczenie głównych arterii wypado-

wych w Wilnie, jak również dojazdów do głównych punktów załadowania na kolei, więc arterii dowozowych do dworca pasażerskiego i stacji towarowej.

Na odpowiednią skalę, ale tak jak w Warszawie, również w Wilnie **„najważniejszą z pośród ważnych inwestycji jest regulacja ulic wylotowych“.** Z ubolewaniem należy stwierdzić, że nie wszystkim tym konieczznościom uczyniono zadość. Urbanistyka wileńska tym zadaniom, zdaniem naszym, nie całkowicie sprostała, przekładając przed temi względami, a może i ponad nie względy chociaż i poważne, ale znacznie mniej ważkie, gdyż przecie za ważniejsze niż względy obronności nic brane być nie może.

Jak już stwierdziliśmy w rozdziale poprzednim, w Wilnie utworzyły się dwa punkty centralne, dokoła których skupia się życie miejskie:— stary — plac Ratuszowy i nowy — skrzyżowanie ulic Mickiewicza, Wileńskiej i Jagiellońskiej (powiedzmy — plac Orzeszkowej). Do i od tych dwu punktów powinny zmierzać wszystkie główne arterie wypadowe, które muszą obsługiwać i te dwa centra z przyległościami i peryferje, a w swym przebiegu promie

niowym teren całego miasta, stanowiąc zarazem szkielet organizmu miejskiego, w którym kręgosłupem starym jest szlak z ulic Kalwaryjskiej, Wileńskiej i Ostrobramskiej, a powstającym, czy nawet już powstałym w drodze stopniowej ewolucji kręgosłupem nowym szlak z ulic Kalwaryjskiej, Wileńskiej, Jagiellońskiej i Zawalnej.

Zastanówmy się nad stanem i wystarczalnością odpowiednich arterii. Od starego centrum, placu Ratuszowego, po przez Ostrą Bramę, ulicami Ostrobramską, Beliny i Lipówką przebiega może najważniejsza dziś arteria wypadowa, rozgałęziająca się zaraz za miastem w dwóch głównych kierunkach: na Oszmianę i Lidę. Wadą tej arterii jest zwężenie jej pod Ostrą Bramą. Podczas nabożeństw w Kaplicy bywa zatamowaną. Dla przemarszów i przewozów wojskowych w tym punkcie też nieodpowiednia i za ciasna. Objazd przez ul.ul. Hetmańską i Konną niewygodny i zacieśniony jeszcze więcej. Jedynem dobrem wyjściem było by przebicie szerokiego przejazdu od ulicy Ostrobramskiej do ul. Konnej po przez posesje Nr. 7 przy ul. Ostrobramskiej i Nr. 18 przy ul. Konnej. Objekcje są tu z punktu widze-

nia konserwatorskiego. Naszem zdaniem, sprawa tego objazdu jest o tyle żywotna, że prędzej czy później z konieczności będzie rozwiązana, a im prędzej, tem to będzie łatwiejsze. Sprawę tę poruszymy jeszcze w rozdziale o czynniku ochrony zabytków (konserwatorskim).

Następną z kolei arterią wypadową jest Trakt Raduński (ulica Żwirki i Wigury), z odgałęzieniem w kierunku na Ejszyszki (Trakt Ejszyszski). Trakt Raduński przebiega obok Porubanku i lotniska, stanowiąc obecnie jedyną komunikację lotniska z miastem. Arteria ta wymaga wyprostowania i uregulowania na przestrzeni pomiędzy wiaduktem kolejowym a przejazdem przez kolej poleską. Sprawa ta jest pilną ze względu na to, że przy regulacji można zmienić kierunek wymienionej części skierowując po przez tereny miejskie z majątku miejskiego Kuprianiszek, co będzie trudniejsze po ewentualnem wyprzedaniu tego terenu.

W kierunku na Grodno arteria wypadowa kieruje się przez Wielką Pohulankę i ulicą Liegjonów. Arteria ta jest względnie dobrze uregulowana.

Ulica Wiłkomierska jest arterią wypadową w kierunku na Mejszago-

łę i w dalszym ciągu na Wiłkomierz w Litwie. Trakt mejszagolski jest już uregulowany.

Ulica Kalwaryjska, arteria wypadowa w kierunku na Rzeszę, jest też uregulowana.

Również dobrze jest uregulowana ulica Antokolska, arterja wypadowa w kierunku na Niemenczyn i dalej

Trakt Batorego, stanowiący bardzo ważną arterię wypadową w kierunku na Nową Wilejkę (w dalszym ciągu na Połock w Rosji) uregulowany jest dobrze. Łączy się on ze starem centrum miejskiem po przez ulice Połocką, Zarzeczną i wązką ulicą Miłosierną, ewentualnie jeszcze węższe zaułki Łotoczek lub Literacki. Takie połączenie z centrum miasta wielkiej arterii wypadowej, ważnej arterii życia gospodarczego, a, przypuszczać chyba można, nie mniej ale więcej jeszcze ważnej pod względem militarnym — jest poprostu niemożliwe i na dłuższy okres niedopuszczalne. W drodze regulacji dobre połączenie jej z centrum miasta dałoby się przeprowadzić po przez ulicę Belmont, przedłużoną ulicę Kopanicę, poszerzoną ulicę Praczkarnię i nową ulicę (serpentynę) ewentualnie przeprowadzoną po

przebiciu przez posesię Nr. 50 przy ul. Wielkiej i przez jedną z posesji po przeciwległej stronie ulicy Augustjańskiej do połączenia z ul. Praczkarnią. Dałoby to połączenie Traktu Batorego przez ulice Belmont, Kopanicę, Praczkarnię, projektowaną serpentynę i ulicę przebitą przez posesję Nr. 50 przy ul. Wielkiej wprost z placem Ratuszowym. Byłaby to arteria piękna i bardzo ważna.

Na przeszkodzie realizacji tego projektu mogłyby stanąć ewentualne objekcje i zastrzeżenia ze strony konserwatorskiej, chociaż, zaznaczyć trzeba, przez żadne zabytkowe zabudowania ulica ta by nie przeszła. Wierzę, że potrzeby życiowe miasta, a może i względy obronności, przeważą kiedyś tendencje do zmumifikowania go. Omówimy to jeszcze w rozdziale o czynniku ochrony zabytków (konserwatorskim).

Dość ważną arterię wypadową w kierunku dalszym na Mołodeczno jest ulica Subocz. Niedawno odleglejsza od centrum część tej ulicy i jej dalszy ciąg zostały uregulowane. Ulica ta ma połączenie z ul. Wielką, a więc ze starym centrum miasta, niestety okropnie zwężone. Przeprowadzona regulacja ulicy Piw

nej umożliwiła w drodze połączenia ulicy Subocz po przez odcinek ulicy Rossa z wymienioną ul. Piwną stwo rzenie dobrej arterii dowozowej z miejscowości przeciętych przez ul. Subocz i jej ciąg dalszy do dworca pasażerskiego i stacji towarowej (przez ul.ul. Piwną, Bazyliańską, Sa dową, Kolejową i Ponarską).

Na zakończenie — ogromnej wagi sprawa stworzenia arterii dojazdowej ze starego centrum miasta. do dworca kolejowego. Jest to znowu zdyskwalifikowany projekt szerokiego przejazdu od ulicy Ostrobramskiej do ulicy Konnej przez posesję Nr. 7 przy ulicy Ostrobramskiej i Nr. 18 przy ul. Konnej. Życie wprost o to woła wielkim gło sem i życie niewątpliwie to wywalczy. Powrócimy do tego projektu w rodziale o czynniku konserwatorskim w rozbudowie miasta.

IV

Podział miasta na strefy

Po regulacji i ukształtowaniu racjonalnej sieci ulic, czynnikiem o de cydującym wpływie na rozwój mia-

sta w tym lub innym kierunku i znaczeniu może być podział miasta na strefy budowlane. Dla tego też projektowanie podziału jest sprawą nie małej wagi a zadecydowanie o tym czy innym podziale bez należytego zbadania danych i przemyślenia może być powodem poważnych szkód dla miasta.

Co należy rozumieć pod terminem „strefa"? Zwykle mianem „strefa" określamy jeden z pasów ziemi, na które podzielono powierzchnię kuli ziemskiej od bieguna do bieguna, albo część kraju o pewnych charakterystycznych dla jej terenu właściwościach klimatycznych odmiennych od właściwości innych części kraju. Odpowiednio do tego strefę budowlaną w mieście stanowi pewien określony i zamknięty teren o wspólnych już egzystujących czy zamierzonych dopiero cechach budowlanych. Logicznie rzecz biorąc, nie można t. zw. „strefy" sklejać z oderwanych od całości pojedyńczych bloków, ulic, zaułków, lub nawet z kawałków ulic powyrywanych z najrozmaitszych części miasta, jak to uczyniono w Wilnie w projekcie podziału miasta na strefy. Można ostatecznie w obrębie danej strefy wydzielić jakieś określone jej części ja-

ko wyjątek lub wyjątki. Jest to jednak niepożądane i należy tego unikać ze względu na konieczność jaknajwiększej jasności i przejrzystości oraz niezawikłania układu.

„Jak wskazują badania, pisze prof. Tołwiński, wzorowym układem miasta dzisiejszego, odpowiadającego potrzebom mieszkalnictwa i pracy, byłby układ pewnych podwójnych pasm, w którychby te dwa cele były racjonanie osiągane. A więc: pasmo domów mieszkalnych i pasmo warsztatów pracy. Kierunek rozwoju tych pasm odpowiadałby miarodaj nym kierunkom komunikacji i możliwości terenowch. **Układ ten jednakże może być stosowany prawie wyłącznie do założeń urbanistycznych nowych. powstających na terenach wolnych. Natomiast mało się nadaje przy przebudowie i naprawie istnieją cych w ogromnych ilościach organiz mów urbanistycznych"**. (Urbanistyka. t. II str. 199 i 200).

To też już w uwagach wstępnych zaznaczyliśmy, że przy opracowywa niu planu zabudowy terenów już w znacznym stopniu zabudowanych nie można stosować takich metod, jakie mogą być swobodnie stosowane na terenach nowych, zupełnie nie zabu dowanych, jak naprz. przy planowa-

niu nowych osiedli. Nie można dalej przy podziale starego już miasta na strefy (o ile do tego dójdzie) projektować czegoś, nie znając charakteru, kierunków i tempa rozwoju tego miasta. Wszelkie poczynania w tym zakresie muszą być poprzedzane gruntownym zbadaniem ewolucji charakteru i ukształtowania poszczególnych dzielnic w ciągu dłuższego okresu wstecz, jako też układu rozmaitych czynników natury ekonomicznej decydujących o życiu i rozwoju każdej dzielnicy. Wszelkie nieliczące się tem projekty i eksperymenty czynników nieświadomych stanu rzeczy i nieuświadamiających sobie konieczności liczenia się ze związkiem rozwoju miasta z jego ewolucją gospodarczą, czynników, za tem, miastu obcych mogą w konsekwencji powodować fatalne dla miasta następstwa.

Miast powstałych według zgóry za projektowanego planu mamy w Polsce, o ile wiem, dwa: — Zamość, założone jako miasto przez Jana Zamoyskiego w roku 1580 i Gdynia, powstałe po Wielkiej Wojnie. Upłynęło zaledwie kilkanaście lat egzystencji Gdyni, jako miasta wybudowanego według zgóry opracowanego planu, a już plan ten nie odpowiada po-

wstałym w drodze ewolucji gospodarczej wymaganiom i musi być częściowo przerobiony. Dowodzi to, jak zawodne może być planowanie dla miast o dużych perspektywach rozwojowych i licznych kierunkach możliwej ewolucji.

Nie zatrzymując się przeto nad sprawą planowania miast nowych, przechodzimy do sprawy planów regulacyjnych i podziału na strefy miast starych. Porozrastały się one samorzutnie w drodze ewolucji pod wpływem czynników zwykle oddziaływujących na kształtowanie się miast, więc czynników topograficznych, komunikacyjnych, gospodarczych, militarnych, społecznych i td. Ich rozrastanie się i ewolucja gospodarcza powodowały i powodują stopniowo odpowiednie konieczności regulacyjne. Jest to zupełnie naturalne i zrozumiałe dopóki organizm miejski jest żywy, dopóki miasto nie przestaje się rozwijać i nie zamiera. Ewolucyjność życia organizmu miejskiego powoduje konieczność przestrzegania, aby rozbudowa miasta, ewentualny podział na dzielnice, na strefy dokonywane były w ścisłej zależności od charakteru i przebiegu jego kierunków ewolucyjnych.

Nie ma, a przynajmniej nie po-

winno tu być miejsca dla fantazjowania nie opartego na możliwie poważnie zbadanych i przemyślanych danych.

Nie znamy w Polsce projektu podziału wielkiego miasta na strefy już zatwierdzonego ostatecznie i wprowadzonego w życie. Jest to więc sprawa prawie nowa.

W Wilnie Biuro Urbanistyczne opracowało taki projekt. Wadą jego jest, naszym zdaniem, oderwanie od realnego życia i kierunków ewolucji organizmu miejskiego Wilna. Nie poprzestając na ogólnej charakterystyce, zbadajmy go bardziej szczegółowo z zastosowaniem wymagań wyżej wymienionych.

W schemacie podziału na strefy na pierwszem miejscu figuruje strefa pierwsza nazwana „zabytkową". Już w samej nazwie tkwi, naszym zdaniem, nieporozumienie, wywołujące wrażenie tendencji do zmumifikowania części miasta tętniącej najintensywniejszym życiem, nie zamarłej i do zamierania nie zdążającej. A przecież podział miasta na strefy dokonywany jest dla miasta żywego i musi być zastosowany do jego funkcji życiowych. Już we wstępnych uwagach zaznaczyliśmy, że w Polsce mocarstwowej potrzebne, niezbędne

jest Wilno żywe, mocne i zdrowo się rozwijające jako potężny ośrodek defensywy militarnej i ofensywy kulturalnej, a nie miasto zabytek. Po za małemi skrawkami na jej peryferii zaprojektowana strefa „zabytkowa" jest strefą wybitnie i wyłącznie handlową. Skupia się w niej cały większy handel wileński, gdyż po za nią są już tylko detaliczne sklepy i sklepiki, przeważnie żywnościowe, obsługujące potrzeby miejscowe poszczególnych ulic. Przy projektowaniu podziału na strefy faktu tego przeoczać ani bagatelizować nie wolno. Przeciwnie, należy zbadać tendencje i kierunki rozwojowe tej dzielnicy i odpowiednio do tego wykreślić jej granice wraz z niezbędnemi dla niej terenami rezerwowemi, co razem tworzyłoby strefę handlową przyszłego Wielkiego Wilna. Dla zabytków niema potrzeby tworzyć strefy specjalnej w znaczeniu życiowym. Cenne zabytki wszędzie muszą być uszanowane i mieć opiekę, od czego jest Urząd Konserwatorski, który też może w swoim zakresie ustalać rejon zabytkowy z punktu widzenia opieki nad zabytkami, co zresztą uczynił w Wilnie. Nie ma to nic wspólnego z podziałem na strefy budowlane, któ

ry musi być dostosowany do potrzeb życiowych miasta, kraju i państwa.

Przy zakreślaniu granic strefy handlowej wraz z niezbędnym jej terenem rezerwowym należy przede wszystkim zbadać dobrze kierunki jej dotychczasowych tendencyj rozwojowych i możliwego rozrostu. Nie zawadzi przy tem mieć w pamięci uwagi prof. Tołwińskiego, zawarte w poniższym ustępie. **„współczesna nauka o budowie miasta poparta barta bardzo silnymi, nieraz wręcz brutalnymi, objawami gospodarczymi i społecznymi dąży dziś do takiego układu dzielnic i urządzeń miejskich aby zbędne odległości i ich częste przebywanie doprowadzić do minimum"**. (Tołwiński. Urbanistyka t. II. str. 279). Teren rezerwowy dla dzielnicy handlowej, stanowiący jej ciąg dalszy do czasu zajęcia całkowitego pod swe przeznaczenie, może być najbliższą siedzibą mieszkaniową dla elementów ludności zatrudnionych w handlu, co zresztą w odniesieniu do dzielnicy przewidywanej przez nas ma zastosowanie już obecnie.

W roku 1875, do którego to okresu sięga obserwacja autora niniejszego, cały większy handel wileński koncentrował się dokoła placu Ra-

tuszowego i na ulicach Niemieckiej, Wielkiej i częściowo Rudnickiej. Na przyległych ulicach Żydowskiej, Szklanej i Jatkowej gnieździł się handel drobny. Po za tym terenem egzystowały tylko sklepy spożywcze, piekarnie, masarnie i t. p., obsługujące tylko poszczególne ulice. Na skutek ogólnego przyrostu ludności i urbanizacji kraju w ciągu okresu od r. 1875 do czasu obecnego, ludność Wilna zwiększyła się prawie trzykrotnie, terytorium miasta rozrosło się odpowiednio, a wraz z rozwojem gospodarczym kraju i miasta handel rozwijał się odpowiednio i zajmował w mieście stopniowo coraz to nowe tereny. Z ulic Niemieckiej i Wielkiej rozszerzał się powoli najpierw na ulice Zamkową, Św. Jańską, Trocką, Zawalną, Stefańską, następnie Szopenowską, Wileńską, Mickiewicza, część Pohulanki. Jak widzimy, centralna dzielnica handlowa rozrastała się prawie wyłącznie w stronę zachodnią. Obecnie wysunęła ona mocne macki od ul. Zawalnej dalej na zachód po przez wzmiankowane już ulice Stefańską, Szopenowską i Wielką Pohulankę. Inaczej zresztą być nie mogło, gdyż w inną stronę, na przedmieścia Zwierzyniec Śnipiszki, Antokol, Zarzecze, Popła-

wy, Nowy Świat, handel wielki się nie posuwa i posuwać się chyba nie może. Powstają tam sklepy wyłącznie dla obsługi potrzeb miejscowych. Więc i w dalszej przyszłości należy rachować się z rozrostem wielkiego handlu i odpowiednio do tego centralnej dzielnicy handlowej tylko w stronę zachodnią od ulicy Zawalnej na równoległe do niej ulice Makową, Słowackiego, Piłsudskiego, ewentualnie, w odległej przyszłości, Rydza-Śmigłego. Wpływa i będzie wpływała na to między innemi bliskość i dobra komunikacja z dworcem kolejowym i stacją towarową (ważne dla hurtowni) oraz miejską stacją wyładunkową na zbiegu ulic Kijowskiej, Słowackiego i Piłsudskiego. W odleglejszej może przyszłości, o ile rozwijać się będą, wpływać mogą Targi Północne. W każdym razie dzielnica handlowa, aczkolwiek może powoli, ale rozwijać się musi tylko w tę stronę, gdyż w inną stronę rozrastać się nie może. I tu też należy zachować dla niej tereny rezerwowe.

W projekcie Biura Urbanistycznego w tej stronie zaprojektowane są przedogródki. Wynika to z nieznajomości i niezrozumienia tendencji rozwojowych miasta.

* * *

Dla ewentualnej dzielnicy, chociażby nie ogrodowej, ale w każdym razie mocno zadrzewionej właściwsze miejsce mogłoby być na terenach pomiędzy ulicą Rydza Śmigłego a projektowaną dalej na zachodzie dzielnicą przemysłową.

Powstać tu może pasmo mocno zadrzewione poczynające się od lasu Zakretowego i rozciągające się po przez tereny Targów Północnych i Wystawowe, które należałoby zwiększyć przez przyłączenie niektórych terenów przyległych i dobrze zadrzewić, nadając im charakter zastosowanego do targów i wystaw parku. Dalej szłoby to pasmo po przez lasek - park przy Szpitalu Kolejowym i tereny z pod lasów rządowych po tej i drugiej stronie kolei, którym należałoby przywrócić zadrzewienie.

* * *

Zaznaczywszy powyższe, wracamy do projektu Biura Urbanistycznego. Już w rozdziale o organiźmie miejskim podkreślaliliśmy, że projekt Biura Urbanistycznego utworzenia „city" na środkowym biegu ul. Rydza-Śmigłego jest nierealny i nie wynika z tendencji rozwojowych miasta. Zauważmy tu ponadto, że prof.

Tołwiński także zaznacza, że „dzielnice „city" mieszczą zwykle najważniejsze centra organizmu miasta i nawet całego państwa". (Tołwiński. Urbanistyka, t. II, str. 276). Tego dla wyimaginowanej dzielniczki o charakterze niby „city" przy ul. Rydza-Śmigłego przewidywać chyba w żadnym wypadku niepodobna.

W tych warunkach wypadałoby, rezygnując z utworzenia nierealnego nowego „city" przy ul. Rydza - Śmigłego, utworzyć ze zwolnionego przez to terenu oraz z terenu projektowanej strefy trzeciej pomiędzy ulicami Makową a Piłsudskiego lub nawet Rydza-Śmigłego strefę, stanowiącą rezerwę dla dalszego w przyszłości (chociażby dalszej) rozwoju dzielnicy handlowej.

Wobec obecnych wymagań obronności od zagazowania możnaby nawet w dzielnicy tej, jeszcze nie całkowicie zabudowanej, ustalić zabudowę luźną, przy zachowaniu dawniejszych konfirmowanych linji zabudowy, dających szerokość ulic na 10 sążni, t. j. 21,28 metrów, rezygnując jednak ze zbędnych tu obecnie a mogących być w przyszłości przeszkodą w dzielnicy handlowej przedogródków. Wobec tego, że przed wojną budowano tu ostatnio domy

przeważnie o czterech kondygnacjach, wysokość zabudowy należy ustalić na trzy do czterech kondygnacji. Jest to dzielnica o pozycji dość wyniosłej i doskonale przewiewnej, więc specjalnych starań o warunki zdrowotne nie wymagająca.

W razie ustalenia zabudowy luźnej pięciometrowy a nawet czterometrowy odstęp od bocznej granicy placu był by zupełnie wystarczający.

Pomiędzy tą dzielnicą a dzielnicą przemysłową można by ustalić pas przejściowy, ale z wielką ostrożnością przy wykreślaniu linji zabudowy, gdyż poruszane są przytym bardzo poważnie interesy gospodarcze, o których autorowie projektu Biura Urbanistycznego, zdaje się, zupełnie nawet nie myślą. Wogóle ekonomika, o ile przy opracowywaniu omawianego projektu nie jest zupełnie znegliżowana, to w każdym razie traktowana jest zbyt lekceważąco.

Projekt strefy przemysłowej omówimy w specjalnym rozdziale.

W rozdziale tym niepodobna przeprowadzić szczegółowego i wyczerpującego zbadania i analizy projektu Biura Urbanistycznego w stosunku do wszystkich pozostałych zaprojektowanych stref. Określenie znacznej części z nich jest tak złożone, zawi-

te a nieodpowiadające pojęciu strefy jako terenu mniej więcej zwartego, dopuszczającego chyba tylko nieliczne specjalnie wymienione i uzasadnione wyjątki, że, zdaniem naszym, należało by podany podział na strefy opracować powtórnie, oznaczając na mapie tereny poszczególnych stref odmiennym dla każdej zabarwieniem. Wystarczy tymczasem zaznaczyć, że pożądanym jest, aby to było dokonane z wielką uwagą i ostrożnością przez Komisję Urbanistyczną, przy udziale z głosem doradczym przedstawicieli Związku właścicieli nieruchomości, wydelegowanych dla każdej poszczególnej z projektowanych stref.

Projekt podziału na strefy, ułożony przez Biuro Urbanistyczne, zamieszczony został w numerach „Dziennika Wileńskiego" z dn. 11 i 12 sierpnia b. r. Dla celów wytkniętych przy pisaniu tego rozdziału wystarczy najzupełniej zamieszczenie uwag ogólnych dotyczących w równym stopniu tak omówionych jak i wszystkich pozostałych stref.

* * *

Teren Wilna nie jest „tabula rasa", na której, nie oglądając się na nic, można zupełnie swobodnie pro-

jektować co się uzna za pożądane, chociażby nie było konieczne, lub co się zamarzy czy przywidzi w wybujałej wyobraźni. Nie jest rzeczą obojętną czy się projektuje plany regulacyjne na ziemiach tylko przyległych do istniejących terenów zabudowanych, czy też na terenach dzielnic już zabudowanych chociażby częściowo. Dochodzi tu bowiem ważki pierwiastek ekonomiczny o tyle nieraz poważny, że go lekceważyć i nie uwzględniać poprostu nie wolno.

Mamy na myśli poważne ograniczenia i naruszenia prawa własności właścicieli nieruchomości na terenach, dla których dokonywane jest ustalanie stref i przepisów budowlanych. Linia zabudowy odsunięta jest według projektu o 20 lub 40 metrów od osi ulicy, zaś maksymalna powierzchnia dopuszczalnej zabudowy ograniczona jest do 2, 10, 20 i 30 proc. powierzchni działki.

Niewątpliwie jest to częściowem ograniczeniem prawa eksploatowania odnośnych terenów, częściowem chociaż nie całkowitem, wywłaszczeniem z tych praw, szczególnie w tych wypadkach, gdy tereny te nabywane były jako place budowlane. Może to być czasem koniecznością spo-

łeczną, lecz tylko wówczas nie wywoła poczucia niesprawiedliwości i krzywdy, gdy w zupełnie równym stopniu będzie stosowane do wszystkich obywateli danego terytorium, w danym wypadku całego terytorium miasta, lub gdy pokrzywdzeni otrzymają odpowiednie rekompensaty. Ta nierównomierność obciążenia ekonomicznej natury, które trudno inaczej nazwać jak wywłaszczeniem, w projekcie Biura Urbanistycznego istnieje, obciążając jednych ogromnie, innych zaś nie dotykając wcale. Wileńskie Biuro Urbanistyczne przechodzi do porządku nad tem, nad nieraz może fatalnemi dla niektórych skutkami takiej operacji, nie domyślając się nawet, jak się zdaje, że wchodzą tu w grę poważne czynniki natury ekonomicznej. (Okazuje się, że już obecnie znalazły się działki, które zgodnie z projektem Biura Urbanistycznego musiałyby być obcięte z dwu przeciwległych stron tak, że na zabudowę nie pozostałoby miejsca. Naturalnie wartość takiej działki, przedtem budowlanej, sprowadzona byłaby do zera).

Wszystko tu zależy od ustroju i tendencji ustrojowych. Przypuszczam, że kwestje te i podobne nie

wzbudzałyby żadnych objekcji w Walencji lub Barcellonie (piszę we wrześniu 1937 r.), lecz w Polsce, gdzie instytucja prywatnej własności nieruchomości nie została jeszcze zniesiona muszą one wywołać pewne rozważania, wątpliwości i skrupuły. Oczywiście należy składać ofiary dla dobra ogółu, ale wszyscy powinni to czynić w równym stopniu, nie jedni nic, a inni czasem prawie wszystko.

W każdym razie z powyższem rachować się trzeba i ograniczać się do projektów i planów w tym zakresie wypływających tylko z absolutnej konieczności, możliwie poskramiając zbyt wybujałą fantazję.

* * *

Stopień zabudowania placów dla rozmaitych stref, a przy ich układzie w obecnym projekcie Biura Urbanistycznego nawet dla rozmaitych bloków i ulic projektowany jest rozmaity i przytem dość dowolnie i bez żadnego uzasadnienia. Tem większa nierównomierność wynika przy stosowaniu nierównomiernego odsuwania linji zabudowania od osi ulic przy jednocześnie nierównomiernej stopie procentowej dopuszczalnego zabudowania placów. Sprawa ta wymaga dobrego przemyślenia, przepraco-

wania i ułożenia wniosków należycie uzasadnionych.

* * *

Niedopuszczalnem wprost jest, naszem zdaniem, stosowanie rozmaitych norm dla dwu stron tej samej ulicy. Jest w projekcie Biura Urbanistcznego wypadek, że dla jednej ulicy ustala się po stronie zachodnie zabudowę zwartą a po stronie wschodniej zabudowę luźną, po stro nie zachodniej dopuszczona wysokość domów na trzy kondygnacje a po stronie wschodniej na dwie kondygnacje, po stronie zachodniej zabudowa obrzeżna, a po stronie wschodniej zabudowa z przedogródkiem pięciometrowej szerokości. Zachodnia strona może wyzyskać w pełni place jako budowlane, a wscho dnio tylko częściowo. Pomijając stro nę estetyczną w tym wypadku, bo i tu mogą być gusty i guściki, pożądane by było, aby Biuro Urbanistyczne wyjaśniło przyczyny nierównomiernego traktowania dwu stron ulicy pod względem ekonomicznym i zresztą najzwyklejszych wymagań bezstronności i sprawiedliwości. Sta wia to bowiem dwie strony ulicv w nierównej i niesprawiedliwej sytuacji pod względem ekonomicznym. Pożądanem by było wyjaśnienie tego

nierównomiernego stosunku szczególnie wobec tego, że, jak się zdaje, jedyny to wypadek tego rodzaju w projekcie i przez to samo przybiera charakter bijącej w oczy specjalnej represji na stronę wschodnią.

* * *

Wysokość zabudowań właściwie powinna by być normowana tylko względami na zapewnienie dopływu światła słonecznego. Wydawało by się więc, że najsłuszniejszą normą by łaby wysokość nieprzekraczająca szerokości ulicy lub odległości od przeciwległego domu od strony tylnej.

Ze względu też na dopływ światła nie pożądane są chyba i zabudowania zbyt wysokie. Niema jednak pod staw do obniżania wysokości domów przy dostatecznie szerokich uli cach poniżej trzech kondygnacji, szczególnie w dzielnicach centralnych lub przyległych do centralnych.

Przy zabudowie luźnej ujednostaj nienie wysokości chyba nie ma takie go znaczenia, jak przy zabudowie zwartej, zaś pewna nierównomierność wysokości domów może wprowadzić pierwiastek rozmaitości nie zakłócając harmonii architektonicznej.

Wprowadzenie większych ogra-

niczeń wysokości może być, naszym zdaniem, dopuszczone tylko na terenach przedmieściowych, gdzie place są tańsze. Boczne odległości domów od sąsiedniej granicy przy zabudowie luźnej wystarczające są pięciometrowe, a nawet czterometrowe, gdyż światło może być zapewnione dostatecznie z dwu stron, frontowej i tylnej i większe niż na 4 do 5 metr. odsuwanie zabudowań od granicy ze stron bocznych było by zupełnie zbytecznym ograniczeniem.

Pamiętać należy, że wszelkie zbyteczne ograniczenia i wymagania podnoszą koszty domów i wpływają odpowiednio na podniesienie wysokości komornego, co ze względów ekonomicznych i społecznych należy uważać za niepożądane.

* * *

Na zakończenie rozdziału przykład, jakie sa skutki ponownego projektowania planu dzielnicy na terenie już rozparcelowanym i częściowo zabudowanym. Przykład ten powinien być bardzo przekonywujący dla Biura Urbanistycznego, dotyczy bowiem planu zabudowy, uchwalonego i danego do zastosowania i wykonania przez Zarząd Miejski. Przykładem tym jest t. zw. „Magistratówka", gdzie w wyniku przerobie-

nia planu zabudowy miasto może stracić dużą część terenu i ewentualnie wyłożyć ze środków miejskich na uregulowanie nowych granic i skompensowanie strat właścicieli placów w tej dzielnicy po nad 300.000 złotych.

V

Pierwiastek obronności w zakresie zadań urbanistycznych.

Jeśli czytelnik myśli, że będę pisał o fortyfikacjach albo jakichś urządzeniach natury specjalnie militarnej, to mocno się myli. Nie moja to specjalność i nie moje zadanie. Są to sprawy, do których wtrącać się nie mamy prawa. Ale idzie mi o to, ażeby miasto było przygotowane w swoim zakresie do tych zadań dotyczących obronności może nawet ubocznie, jakie mu przyjść mogą w udziale i ażeby ewentualnie nie było zaskoczone jak owe niewiasty z przypowieści ewangelicznej.

Zarządzenia, które mam na myśli, są i dla samego miasta, bez tych specjalnych pobudek, moim zdaniem, w najwyższym stopniu pożąda

ne, a że ponad wszelką wątpliwość muszą być również pożyteczne i w zakresie obronności, więc, przypuszczam, mogłyby otrzymać należyte poparcie nietylko ideowe ze strony odpowiedniej.

* * *

Kiedy w roku 1920, wracając z Rygi przez wzburzony Bałtyk i Gdańsk, zaraz po przybyciu do Warszawy dowiedziałem się, że za chwilę odchodzi pierwszy po podpisaniu preliminarzy pokoju pociąg do Wilna, nie zatrzymując się ani chwili w Warszawie pośpieszyłem na ten pociąg. Pociąg składał się z salonki generała Żeligowskiego, paru wagonów trzeciej klasy i szeregu wagonów towarowych i platform z wojskiem i artylerią. Generał Żeligowski łaskawie zaprosił mnie do salonki. W drodze toczyła się rozmowa o wojnie i bitwie pod Radzyminem. Gdy zrana po obudzeniu z ciężkiego po znużeniu trzydniową podróżą snu rozmowa się wznowiła, a zbliżaliśmy się do Porubanka, generał, wskazując na rozległą z lekka falistą równinę rzekł: „Na tych oto polach może rozegraną będzie w przyszłości wielka bitwa decydująca o dalszych losach Wilna i tej ziemi...". Pogrążyliśmy się na chwilę w za-

myśleniu i wtedy właśnie zrozumiałem ostatecznie wielkie znaczenie obronności Wilna. Koło Porubanka przywitał nas gradem kul z karabinu maszynowego samolot litewski.

Odtąd nie opuszczała mnie myśl o konieczności zapewnienia obronności Wilna, a gdy poraz pierwszy po wojnie przyjechał do Wilna Naczelnik Państwa Marszałek Piłsudski, udałem się po porozumieniu z niektórymi radnymi do Marszałka z prośbą o pamięć o tej obronności. Naczelnik Państwa powiedział: „To się zrobi, ale nie odrazu" i wspomniał o trudnej sytuacji państwa pod względem finansowym. Dodał: „przyjemnie jest, że jest zrozumienie tych konieczności".

Gdy sprawę budowy wielkiego obozu warownego na terenach wileńskich objął generał Griebsch, wojskowość zwróciła się do Zarządu Miejskiego z żądaniem należytego urządzenia i ułożenia nawierzchni odpowiednio wytrzymałej na większe ciężary przewożonych ładunków na wszystkich ważniejszych arteriach, szczególnie tych, które dziś uważać należy za wypadowe. Przy pierwszej rozmowie z generałem o powyższem i wogóle o sprawach komunikacyjnych w obrębie Wielkie-

go Wilna, zwróciłem jego uwagę, na fakt, że arterie wylotowe w strony południową, zachodnią i północną mogą być uporządkowane, gdyż są warunki po temu, lecz co do strony wschodniej sytuacja jest fatalna, ponieważ w tę stronę przebiegają ulice, a raczej tylko zaułki wązkie, częściowo zbyt strome, i że miasto bez regulacji i przeprowadzenia dodatkowej arterii, na co nie ma środków, nic poradzić nie może. Zwróciłem uwagę generała na możliwości przeprowadzenia (gdyż i przed wielka wojną o tem była mowa) arterii pierwszorzędnego, według mego zdania, znaczenia dla miasta i dla potrzeb komunikacyjnych Obozu Warownego, mianowicie od Placu Ratuszowego po przez dom Nr. 50 przy ul. Wielkiej i dalej serpentyną na koniec ulicy Praczkarni przy moście na Wilence, a następnie po ul. Kopanicy, jej przedłużeniu i ulicy Saska Kępa do połączenia z Traktem Batorego. Wskazałem na możliwość połączenia w drugiej stronie Placu Ratuszowego po przez ul. Ostrobramską, ewentualny przejazd odpowiedniej szerokości przez posesje Nr. 7 przy ul. Ostrobramskiej i Nr. 18 przy ul. Końskiej, ulicą Konną i Sadową z punktami załadowania na

kolei: dworcem pasażerskim i przez ulice Kolejową i Ponarską ze stacją towarową.

Generał uznał projekt za bardzo dobry i pożyteczny zarówno dla miasta jak dla Obozu Warownego, lecz jednocześnie oświadczył, że w warunkach ówczesnych na jakikolwiek współudział wojskowości w realizacji projektu liczyć (w owym czasie) nie należy, gdyż nawet na najważniejsze inwestycje Obozu Warownego otrzymywane były kredyty zupełnie niedostateczne. Kwestia wymienionej powyżej wielkiej arterii pozostała w ten sposób dotychczas otwarta. Zdaniem naszym, Obóz Warowny i miejskie władze samorządowe powinny dobrze ją zbadać i mieć w pamięci do chwili odpowiedniej dla zrealizowania. Ci zaś, co uświadomili lub uświadomią sobie znaczenie i powagę tej sprawy, powinni ją przypominać niestrudzenie aż do pomyślnego skutku. Idzie bowiem nietylko o ogromne udoskonalenie komunikacji miejskiej, ale przedewszystkiem o zapewnienie rzeczywiście dobrej przelotności komunikacyjnej we wszystkich kierunkach przez ściśle i na dużej przestrzeni zabudowane centrum rozległej powierzchni Obozu Warownego, co

chyba jest z punktu widzenia obronności nietylko pożądane, ale wprost nieodbicie konieczne.

* * *

Drugą kwestią, obchodzącą, zdaniem naszym, zarówno miasto, jak też Obóz Warowny, jest sprawa elektryfikacji Wilenki. W kwestii tej pisałem w pewnym referacie w roku 1932 co następuje:

Sprawa elektryfikacji Wilii i Wilenki pozostaje datychczas w fazie omawiania i badania projektów. Przy przyszłych decyzjach w tej sprawie poważnym czynnikiem będzie niewątpliwie fakt, że Wilno jest ośrodkiem Obozu Warownego i ta okoliczność, że w warowniach korzystnem jest mieć wszystkie zasadnicze konstrukcje urządzeń, obsługujących miasto i obóz, podziemne lub chronione przez odpowiednie nasypy ziemne. Przemawia to narazie za elektryfikacją w pierwszym rzędzie Wilenki co wcale nie stoi na przeszkodzie elektryfikacji w przyszłości Wilii. (Projekt elektrowni wodnej w Szyłanach).

Drugim argumentem z powyższego punktu widzenia jest fakt, że wszystkie urządzenia elektrowni wodnej na Wilence byłyby w obrębie Obozu Warownego i Wielkiego

Wilna, co uniezależniałoby w mieście i Obozie źródło światła i energii mechanicznej od dostawy węgla przy ewentualnem przerwaniu komunikacji w warunkach działań wojennych. Powyższe okoliczności przemawiające za Wilenką, jako odpowiadającą również potrzebom Obozu Warownego, uprawniają do żywienia nadziei, że przy poprawie stosunków budżetowych wojskowość w dużej mierze mogłaby się przyczynić finansowo do realizacji projektu elektrowni wodnej na Wilence.

Ze względu na ewentualną konieczność jak najwydatniejszej pracy hydroelektrowni na Wilence w warunkach działań wojennych należy przy omawianiu i decydowaniu tej sprawy dać pierwszeństwo temu z rozmaitych projektów, któryby zapewniał właśnie tę największą wydajność.

VI.

Czynnik ochrony zabytków.

Na innym miejscu już zaznaczyłem, że Wilno ma w Polsce dwa zadania górujące nad wszystkiemi

innymi: — być potężnym ośrodkiem defenzywy militarnej i również potężnym ośrodkiem ofenzywy kulturalnej. Treść niniejszego rozdziału ma pewną styczność z tym drugim zadaniem, bo właśnie gromadzenie i ochrona zabytków starej kultury miasta i kraju jest również gromadze niem i ochroną potężnych narzędzi wpływów kulturalnych, a zabytki starej w kraju kultury polskiej są narzędziem wzmocnienia jej wpływów i ofensywy. Ma to zrozumiałe znaczenie i w dziedzinie urbanistyki. Czy znaczy to jednak, że nawet otoczenie objektów zabytkowych jest zawsze bezwzględnem, absolutnem „tabu"? Czy, naprzykład, przeprowa dzenie nowej arterii niezbędnej dla udoskonalenia obronności Obozu Warownego i potrzeb życiowych miasta jest absolutnie niedopuszczal ne. Odpowiemy na to zacytowaniem przykładów z największych ośrodków kultury w Europie

Przede wszystkim mała cytata z z dziełka Drexlera „Odbudowanie wsi i miast". Pisze więc Drexler o osadach o wielodrożnym układzie bezpostaciowym: „Miastami tego rodzaju są Konstantynopol, Wenecja, Bukareszt, Tunis, Toledo i w. i., z naszych przepiękne śródmieście

Wilna. W wielkich miastach tego rodzaju ruch miejski nie może się w utartych, utorowanych przez się korytach, ciasnych a krętych, pomieścić, tak, że **nastąpić musi kosztowna przebudowa w formie przebicia nowych arterii wprost przez miasto, jakby w jakiejś pierwotnej, jednolitej masie (Paryż, Neapol.)"** (str. 68 i 69).

A dalej:

„Kombinacja promieniowych i okólnych arterii stwarza niezliczone możliwości i sposobności rozmaitych artystycznych całości. **Większe miasta, chociażby w zasadzie inaczej były zbudowane, dążą w swoim rozwoju, bądź co bądź, do tego typu, częstokroć z olbrzymiemi ofiarami finansowemi".** (str.83).

Z kolei cytaty z tomu drugiego „Urbanistytki" T. Tołwińskiego:

„Dopiero okres Wielkiej Rewolucji stwarza (w Paryżu) nowy plan..... Przebicia pewnych odcinków arterii nie wnoszą nowych zasadniczych rozwiązań. Ich wysoki poziom architektoniczny przyczynia się jednak w znacznym stopniu do upiększenia miasta. Czasy Napoleona I przynoszą dalszą krystalizację, wielkiego założenia Pól Elizejskich z koronującym je Łukiem Triumfalnym. Prze-

bicia ulic dojazdowych do „Place Vendome" i budowa „Rue Rivoli" ozdabiają centralną dzielnicę miasta i podnoszą jej wartość". (str. 88).

.... „Napoleon III ogranicza pole działania do przebijania według jednolitego planu szeregu wielkich arterii w dzielnicach już ściśle zabudowanych, by osiągnąć cel olśniewającej reprezentacji. Na czele tych daleko idących prac urbanistycznych staje bar. Haussmann, który silną ręką przeprowadza swe dzieło w okresie lat 1852 — 1869". (str. 90).

„Jednem z założeń najbardziej udatnych pod względem formy jest nowoprzebita w gęsto zabudowanem śródmieściu arteria „Avenue de l'Opera", ukoronowana potężnym w skali gmachem Opery" (str. 92).

„Zasadnicze błędy tego projektu, który został w przeważającej części zrealizowany przez samego Haussmanna, a którego **dalsze wykończenie trwa do doby obecnej**, są następujące:

„1) nie rozwiązuje on w wielu wypadkach komunikacji ulicznej wewnątrz dzielnic gęsto zaludnionych i ciasno zabudowanych"

„3) **...Nie łączy organicznie sieci ulicznej z dworcami, które z natury**

rzeczy stanowią przecież główne organy ruchu masowego". (str. 92 i 93).

....,niektóre dane techniczne ilustrują w sposób właściwy rozmiary tej rewolucji urbanistycznej, mianowicie zburzono około 27.000 domów, t. j. prawie połowę domów Paryża; przebito, na nowo odbudowano i wyposażono ponad 95 kilometr. nowych arterii o szerokości przeciętnej 30 metrów lub więcej" (str. 93).

„Plany nowopowstających dzielnic są zazwyczaj bardzo wadliwe.... **wadliwe połączenie komunikacyjne z głównemi ośrodkami miasta.... stanowi cechę ujemną tych planów".** (str. 95).

W Rzymie:

.....,wydobyto na światło dzienne cały szereg wybitnych monumentów"... i **...,,przeprowadzono nową okazała arterię reprezentacyjną — Via dcl Impero, wiążącą organicznie wspomniane pomniki w jedną wielką całość"** (T. Tołwiński Urbanistyka t. II. str. 268).

„Ulica biegnąca pomiędzy wykopaliskami Forum Romanum od pomnika Wiktora Emanuella do Colosseum. **Szeroka wspaniała ulica utworzona na miejscu zburzonych ruder, które oblepiały dawne resztki klasycznych murów".**

(Artykuł prof. W. Makowskiego w „Gazecie Polskiej" z dn. 23.V. 37 r.).

W tymże Rzymie: **„Odbywa się szybka likwidacja starej dzielnicy Borgiów celem założenia na tym miejscu nowej, szerokiej alei dojazdowej, prowadzącej do Bazyliki Św. Piotra. ....Kilofy i łopaty dosięgły obecnie murów kościoła San Giacomo przy placu Scossacavolli, który stojąc najbliżej bazyliki psuje efekt perspektywy tej dzielnicy. Jest to dość przeciętny kościołek barokowy z 17-go stulecia, postawiony na ruinach innej jeszcze starszej świątyni. Na temat zburzenia owego kościoła, które okazało się konieczne, toczyły się dłuższy czas spory, ponieważ stanowi on jednakże zabytek historyczny** i mieści legendowe relikwie... Zabytki te będą przeniesione do innego kościoła. **Z kolei ulegnie zburzeniu pałac Rafaela po drugiej stronie placu".** („Gazeta Polska" z dn. 14.III. 1937 r. Artykuł „Ostatnie dni rzymskiej dzielnicy Borgiów").

Tak sobie radzili i radzą w Paryżu i Rzymie, wielkich centrach kultury europejskiej, gdy zachodziła uzasadniona potrzeba przeprowadzenia nowych arterii, chociażby przez tereny historyczne i zabytkowe.

W Warszawie:

„dojrzał i powoli obecnie jest realizowany pomysł przebicia wielkiej arterii północno - południowej, przecinającej całą Warszawę z jej nowemi przedmieściami. Ma ona stanowić nową oś ruchu w tym podstawowym dla miasta kierunku, w którym brak jest choćby pomniejszych ulic, a jedyne istniejące zdawna ul. Marszałkowska i Nowy Świat są wązkie, przeciążone i zbyt krótkie". (Tołwiński. Urbanistyka t. II str. 379).

Pozatem „wysunięta została zasada nienaruszalności rozplanowania i zabytkowości charakteru Starej Warszawy. Oczywiście, iż **za nienaruszalne w rozplanowaniu Starego Miasta uznane zostały tylko te jego elementy, które posiadają istotną wartość zabytkową".** („Gazeta Polska" z dn. 28.IV. 1936 r.).

W Wilnie, gdy na wezwanie Biura Urbanistycznego do składania wniosków do projektu regulacji miasta złożono projekt szkicowy połączenia starego centrum miasta poprzez nieruchomości Nr. 7 przy ul. Ostrobramskiej oraz ulicę Końską i Kolejową z dworcem pasażerskim, oświadczono, że projekt jest nierealny, gdyż realizacja jego zmieniłaby

charakter dzielnicy, wobec czego projekt nie będzie nawet badany.

Wobec tego projektodawca nie wznawiał już w Biurze Urbanistycznem projektu połączenia centrum miasta w drugą stronę przez posesję Nr. 50 przy ul. Wielkiej serpentyną na koniec ul. Kopanicy i dalej ulicą Saską Kępą z Traktem Batorego, czekając na moment bardziej odpowiedni.

Połączone te dwa projekty dały by wielką arterię, łączącą wypadowy Trakt Batorego po przez stare centrum miasta z dworcem pasażerskim i stacją towarową. Powstałby wielki szlak zarazem wypadowy i dowozowy.

Czy istotnie na przeszkodzie realizacji podobnego projektu stanęły by władze Konserwatorskie czas pokaże.

VII.

Czynnik przemysłowy.

Ewolucja przemysłowa rozwija się równolegle z rozwojem techniki i wynalazków technicznych. W wieku XIX nad całą dziedziną przemy-

słu dominowała maszyna parowa, wynalazek tego wieku. Cechą zasadniczą wpływu maszyny parowej na rozwój przemysłu była jego centralizacja. Transmisja energji mechanicznej była krótka i przemysł musiał się skupiać w pobliżu, a raczej dokoła źródła tej energji. Powodowało to skupienie ognisk przemysłu przeważnie w centrach na wielkich węzłach komunikacyjnych kolejowych i wodnych przy punktach wyładunkowych węgla i surowców oraz załadunkowych eksportu przemysłowego. Najekonomiczniejszemi były wielkie maszyny parowe i to prowadziło również do skupienia i centralizacji wytwórczości mechanicznej.

Wynalazek motoru spalinowego małych motorów umożliwiających stosowanie bez wielkich strat energji mechanicznej odpowiednio do zapotrzebowania produkcji chociażby mniejszej, motoryzacja komunikacji —wszystko to musiało odpowiednio wpłynąć na produkcję i do pewnego stopnia złagodzić konieczności centralizacyjne.

Lecz decydującym momentem staje się rozpowszechnianie się węgla białego, elektryfikacja źródeł energji wodnej. Energja elektryczna staje się łatwą do przenoszenia na

dalekie nawet odległości i stosowania w przemyśle w dowolnych prawie punktach, zaś motoryzacja komunikacji i szybko postępujące udoskonalenie i zastosowanie do potrzeb zmotoryzowanego ruchu arterii komunikacyjnych wyzwolić musi przemysł z pęt i przymusu osiedlania się koniecznego przy dawnych z wieku dziewiętnastego punktach przemysłowych.

Spowodować to może i nawet musi odpowiednie konsekwencje w zakresie urbanistyki. Intensywne narastanie przemysłu w dawnych ogniskach jego rozwoju może się zwolnić.

Nie wykluczone jest nawet całkowite jego ustanie w pewnych punktach. Pozatem niewątpliwem następstwem pokrycia kraju siecią elektryfikacyjną stanie się stopniowa decentralizacja przemysłu. Niedość tego — elektryfikacja umożliwi odrodzenie chałupnictwa przemysłowego, pracującego na zmotoryzowanych narzędziach pracy. Może to spowodować początek nowej, że tak powiemy, ery w takich gałęziach przemysłu chałupniczego jak szewstwo, rękawicznictwo, przemysł trykotowy, konfekcyjny i t. d.

I w Wilnie powyżej wyszczególnione czynniki mogą wpłynąć do pe-

wnego stopnia na dalszy kierunek rozwoju przemysłu, a nawet go zmodyfikować.

Czynnikiem wielkiego znaczenia stał się i niewątpliwie pozostanie na długie lata fakt zmilitaryzowania Wilna, przekształcenia go na centrum wielkiego i potężnego obozu warownego. Nie jest to, jak łatwo się domyśleć, czynnik zachęcający do osiedlania się i dalszego nagromadzania zakładów przemysłowych. Wszystko to obniża poważnie nadzieje na daleko idące uprzemysłowienie Wilna. Jednak pozostają nadal i momenty zachęcające, jak centralne położenie na wielkim węźle komunikacyjnym dla wielkiej połaci kraju, skupione w dość dużej masie elementy pracownicze, tradycyjnie ukształtowane stosunki handlowe i t. p. Liczyć się więc również należy i z możliwością pewnego rozwoju przemysłowego.

Wobec tego zadaniem urbanistyki jest ustalić, ewentualnie obmyśleć nowe dogodne siedliska dla przemysłu. Powinna tu być zachowana bardzo wielka ostrożność, ażeby kosztami przesiedleniowemi nie osłabić, ewentualnie nawet zabić, już zasiedziałych zakładów przemysłowych.

Mowa tu może być naturalnie tyl

ko o wielkich zakładach przemysłowych, gdyż nie może to chyba dotyczyć rzemiosła domowego i warsztatów, pracowni i zakładów rzemieślniczych oraz mniejszych zakładów przemysłowych, dla których wystarczy opracować odpowiednie przepisy, nie zapominając przytem ani na chwilę, że stawiając wymagania przesadnej doskonałości, można, nie osiągnąwszy celu, pozabijać rzeczy dostatecznie dobre.

Biuro Urbanistyczne ustaliło jedną tymczasem strefę dla rozlokowania zakładów przemysłowych i fabryk, mianowicie dzielnicę miasta zachodnią przy Trakcie Legjonów. Są tu pewne niedogodności. Przedewszystkiem u nas panują przeważnie wiatry zachodnie, które znosić będą dymy i wyziewy fabryczne na część miasta. Dalej, większą część terytorium przeznaczonego na dzielnicę przemysłową stanowią grunty biskupiego majątku Ponar. Ewentualna parcelacja ich pod zakłady przemysłowe połączona będzie z wielkiemi trudnościami, gdyż o zezwolenie na ewentualne tranzakcje udawać się trzeba będzie aż do Rzymu. Cały teren, który może być tu przeznaczony dla przemysłu, jest niezbyt wielki.

Wobec tego uważałbym za celowe, aby tereny tej strefy przeznaczyć tylko dla przedsiębiorstw przemysłowych gminy miejskiej: rzeźni, gazowni, ewentualnie nowej elektrowni parowej, o ile taka będzie budowana, a poza tem na tartaki i, jeżeli inaczej nie można, na garbarnie i zakłady białoskórnicze. Dla wszelkich innych zakładów wielkiego przemysłu można zarezerwować dwa tereny:

1) Dwa odpowiedniej szerokości pasy gruntów po obu stronach kolei poleskiej na przestrzeni od przejazdu przez tę kolej za przedmieściem Raduńskiem do Porubanka, wydzielone z gruntów majątku miejskiego Kuprjaniszek i częściowo Burbiszek. Kanalizację można stąd skierować na wąwoz w Wilczej Łapie. Każdy zakład przed przyłączeniem do kanału obowiązywałoby przepuszczenie ścieków przez filtr biologiczny, lub, w razie potrzeby, chemiczny. Pierwszą bezpośrednio za miastem połowę tego terenu przemysłowego przeznaczyć można dla zakładów nie dymiących lub mało dymiących, drugą, dalszą w stronę Porubanka dla dających wiele dymu. W obrębie tej dzielnicy lub obok niej należałoby

dopuścić urządzenie osiedli robotniczych.

2) Dwa odpowiedniej szerokości pasy gruntów po obu stronach kolei z terenów majątku miejskiego Leoniszek i sąsiednich, poczynając od ustalonego po zbadaniu sprawy punktu na wschód od granicy parku i ogrodów majątku Markucie, aż do granicy Dolnej Kolonji Kolejowej. Warunki te same co do terenu poprzedniego. Ścieki po dokładnem przefiltrowaniu mogłyby być skierowane do właściwego systemu kanalizacyjnego dla tego rejonu. Naturalnie odnośnie do drugiego projektowanego rejonu przed powzięciem jakichkolwiek decyzji sprawa musiałaby być bardzo dokładnie zbadana, gdyż mogą tu być bardzo poważne zastrzeżenia.

Ustalenie rozlokowania zakładów przemysłowych na wymienionych terenach, które w przeważnej części są własnością gminy miejskiej, usunęłoby obawę spekulacyjnej zwyżki cen gruntów w obrębie strefy przemysłowej. Położenie przy torach kolejowych i możliwość przeprowadzenia bocznic rozwiązuje kwestję komunikacyjną dla ewentualnych fabryk na proponowanych terenach.

Zezwolenie na urządzenie w obrę

bie strefy lub obok niej osiedli robotniczych usunie obawę trudności komunikacyjnych.

Doskonałym terenem dla dzielnicy przemysłowej byłaby Buchta. Nie objęta jest ona granicami Wielkiego Wilna a położona jest za Wiiją i to są słabe jej strony. Dla odnogi kolejowej i komunikacji z miastem trzeba by było budować most. W warunkach dzisiejszych zmusza to do podkreślenia jej wartości i do zanotowania tylko na przyszłość.

Rzemiosła, średniego i drobnego przemysłu, nieposiadających właściwości szkodliwych i niehigienicznych dla otoczenia, nie należy ograniczać zbytnio, gdyż, jak się już rzekło, nie realna doskonałość jest największym wrogiem wszystkiego dobrego realnie.

VIII

Osiedla robotnicze i kolonje letnie dla dziatwy robotniczej.

Korzyści pod względem społecznym, ekonomicznym i zdrowotnym posiadania przez sfery robotnicze własnych domków dowodzić niema

potrzeby. Było by to wyważaniem drzwi otwartych. Jest to obecnie przedmiotem specjalnych zainteresowań miast na zachodzie Europy i takim też stać się powinno w Polsce. Wilno, które ma duże tereny rezerwowe gruntów, należących do gminy miejskiej a położonych na peryferjum miasta i jeszcze nie objętych zabudową miejską, ma ułatwioną realizację tego zadania. Obmyśleć tylko należy stronę finansową tej realizacji. Może by dało się wciągnąć w to, przy zachowaniu naturalnie jak najdalej idącej ostrożności, Komunalną Kasę Oszczędnościową, a może można by było otrzymać pomoc i od Banku Gospodarstwa Krajowego. Rzecz to do zbadania. Byłoby też pożyteczne zbadanie sposobów realizacji tej sprawy przez miasta Europy zachodniej. Świetne rezultaty osiągnięto w Szwecji, w Sztokholmie. Zaznajamia z nimi Polskę p. Ellen Anckarsvard, córka b. posła szwedzkiego w Warszawie w bardzo ciekawym artykule, zamieszczonym przez nią w „Gazecie Polskiej" w numerze z dn. 29 września 1937 r. pod tytułem „Leczenie jątrzącej rany". Pozwalamy sobie na zacytowanie z tego artykułu ustępów najciekawszych:

„Idea „własnego domku" powstała dopiero w r. 1927 jako próba. Ta próba miała ogromne powodzenie, o czym najlepiej świadczy statystyka. W r. 1927 zbudowano tu 202 domki. Na początku 1937 r. miasto Sztokholm przyczyniło się do zbudowania 2.500 nowych domków, a ogółem jest ich teraz w Sztokholmie 10.000, co oznacza — tyleż zadowolonych rodzin".

„Robotnik szwedzki buduje swój dom własnymi rękami i ta jego praca obliczona jest jako 10 proc. całej wartości domu, resztę zaś—90 proc. kosztów otrzymuje jako pożyczkę zwrotną w ciągu 30 lat. Zamiast więc płacić komorne, co jest dla niego czystą stratą, robotnik szwedzki, mieszkając we własnym domku, ma tę korzyść, że płaci mniej aniżeli za gorsze mieszkanie w mieście i że lokuje te pieniądze w domu, który jest i pozostanie jego własnością.

Nic więc dziwnego, że widząc tysiące rodzin robotników mieszkających w tak higienicznych i miłych warunkach i posiadających własne domy bez kapitału, inne kraje chciały ten system naśladować. Jest on już szeroko stosowany w Ameryce, a niedawno i Anglia przysłała do

Sztokholmu delegację architektów dla przestudiowania tej sprawy".

Dla dawania wskazówek przy budowie wyznaczani są instruktorowie.

„Budulec jest standaryzowany i dostarczany w stanie półobrobionym, nie jest więc wcale rzeczą tak trudną składać jedną część z drugą. To standaryzowanie materiału zmniejsza koszt budowania o 10 proc., centralizacja zakupu towarów zmniejsza koszt także o 10 proc., a własna praca przyszłego właściciela liczy się, jak już wspomniano, 10 proc.; dom budowany takim sposobem jest o 30 proc. tańszy aniżeli taki sam dom, budowany zwykłym sposobem".

„Z prawa do budowania takich domków korzystają tylko ci, których dochód roczny nie przekracza 5000 koron (5.750 zł.), z tym jednak, że trzeba zarabiać minimum 3000 koron (4.050)".

(W Wilnie, naturalnie, kalkulacja i warunki byłyby inne).

„Domki mają 2 — 4 pokojów, zależnie od wielkości rodziny. Buduje się je zawsze z drzewa, gdyż ten materiał, używany w Szwecji jako budulec od setek lat, jest uważany nie tylko za najtańszy, lecz i za najlepszy".

„Każdy domek ma bieżącą wodę, gaz i elektryczność, łazienkę w jasnej, ogrzewanej i dobrze przewietrzanej suterenie. Tam też znajduje się warsztat stolarski lub inny dla gospodarza, a tkacki — dla pani domu".

* * *

W rozdziale poprzednim omawialiśmy kwestję rozlokowania większych zakładów przemysłowych w Wilnie. Wskazaliśmy m. in. na tereny z majątku gminy miejskiej Kuprianiszek i Leoniszek, położone po obu stronach kolei i zaznaczyliśmy, że przy tych terenach przemysłowych należało by dopuścić budowę osiedli robotniczych. Precyzując tę myśl obecnie, zaznaczamy, że zaraz obok pasów gruntów przylegających do kolei a przeznaczonych według naszego projektu pod zakłady przemysłowe, możnaby wydzielić równoległe i graniczące z pasami przemysłowemi od strony niegraniczącej z koleją tereny (również pasy) dla osiedli robotniczych.

Ustalając zabudowanie luźne z miejscem dla minjaturowego ogródka kwiatowego i większego, odpowiedniego dla potrzeb jednej rodziny warzywnego i dla drzew i krzewów owocowych, możnaby stworzyć

osiedla o bardzo dobrych warunkach zdrowotnych, a korzystnych pod względem ekonomicznym i społecznym.

* * *

Nie wszyscy robotnicy, a zaliczamy tu nie tylko robotników fabrycznych, ale również i chałupników, będą w stanie nabyć lub postawić własne domki, chociaż do tego ideału dążyć należy. Otóż dla dzieci ich pozostających w warunkach gorszych już i obecnie urządzane są kolonje letnie. Akcję tę w miarę możności należy rozszerzyć. Mamy już obecnie Kolonję na polance w obrębie lasu Leoniskiego. Są punkty bardzo odpowiednie w pewnej odległości od innych dzielnic miasta.

Mianowicie dobrym punktem dla Kolonji letniej dla dziatwy może być teren przy leśniczówce przy lesie Kuprianiskim (miejskim). Również dobrym punktem byłby teren przy lesie miejskim Antokolskim po stronie lasu przeciwległej przedmieściu. Wreszcie uwagę zwrócić należy na lasek rządowy na wysokim brzegu Wilji, zaraz za terenami wojskowymi trynopolskiemi, o którego przekazaniu gminie miejskiej były już rozmowy od lat dziesięciu.

Technika urządzenia Kolonji let-

nich dla dziatwy robotniczej nie jest w Wilnie nowością. Należy jednak liczyć się ze wzrostem zaludnienia Wilna i rozrostem miasta i mieć odpowiednie działki zarezerwowane dla tego przeznaczenia na przyszłość.

IX

Pierwiastek estetyczny w zakresie zadań urbanistycznych.

Wkraczamy w dziedzinę piękna — piękna sztuki architektonicznej i fragmentów natury, wprowadzanych na tereny miejskie pomiędzy dzielnice zabudowane lub do najbliższego otoczenia miasta. Już w uwagach wstępnych zaznaczyłem ogólnikowo, że nie można traktować zagadnień urbanistycznych wyłącznie z punktu widzenia estetyki, że zagadnienia natury estetycznej należy traktować w związku z zagadnieniami miejskiemi gospodarczemi oraz wszelkiemi innemi decydującemi o rozwoju miasta i jego kierunkach.

Obecnie po rozejrzeniu się w kwestjach organizmu miejskiego i sprawach decydujących przy jego pow-

stawaniu i rozwoju możemy już swobodnie zająć się sprawą przyozdobienia go w zewnętrzne formy możliwie najdoskonalszego piękna architektonicznego i otoczenia go pięknem najodpowiedniej dobranych fragmentów natury.

Bliższe rozpoznanie i systematyczne zbadanie odpowiednich elementów i wnioskowanie w tej dziedzinie pozostawiam zawodowym znawcom tych spraw.

Chcę jedynie pobieżnie zwrócić uwagę na rzeczy i sprawy z tej dziedziny widoczne i zrozumiałe dla każdego chyba inteligentnego obywatela miasta, w danym wypadku Wilna. Więc w zakresie piękna architektonicznego chcę zwrócić uwagę na objekty, które, wtargnąwszy pomiędzy mury centralnej dzielnicy miasta, swą pstrocizną, brakiem smaku lub dysharmonją z charakterem otoczenia, zakłócają harmonję architektoniczną. Takimi objektami są naprz. domy Nr.Nr. 35 i 42 przy ul. Wielkiej.

Swym wybitnie wschodnim charakterem stylowym wprowadza przykrą dysharmonię z otoczeniem dom Nr. 8 przy ul. Ostrobramskiej. Charakterem swej architektury kłóci się on nawet z takimi pokrewnymi mu

gmachami zabytkowymi jak cerkiew Św. Ducha z jej wnętrzem o ornamentacji barokowej lub z piękną barokową bramą do murów po-bazyliańskich (Ostrobramska 9).

Dla zharmonizowania ze stylem otoczenia warto, moim zdaniem, zdobyć się nawet na udzielenie większego chociażby bezzwrotnego zasiłku.

Zwracałem już gdzie należy uwagę na dużą, moim zdaniem, usterkę dopuszczoną przy restauracji gmachu ratusza. Portykowi nie przywrócono formy nadanej przez Gucewicza. Gmach jest w stosunku do swej szerokości zbyt niski i za niskie są kolumny. Dawniej podwyższały je dość wysokie kostki pod niemi. Schody przechodziły z trzech stron portyku pomiędzy kostkami, które pozostawały nieobudowane i przez to kolumny jak by wysuwały się naprzód i wydawały się wyższemi. Obecnie kostki pozostawiono zamurowanymi, a schody wysunięte być mają na zewnątrz. Kolumnada portyku staje się niższą niż Gucewiczowska przed zamurowaniem kostek przez Zarząd Miejski z czasów rosyjskich. Dopóki rozpoczęta restauracja nie jest zakończona warto sprawę tę zbadać.

Przy placu katedralnym najpilniejszej stylowej przeróbki fasady i może nawet podwyższenia domu wymaga, jak się zdaje, dom Banku Chrześcijańskiego (dawniej Burhardta). Inne przeróbki chyba nie są tak pilne.

Gdzie indziej przy nadbudówkach wyższych kondygnacji należy zwracać więcej uwagi na ścisłe zharmonizowanie stylowe nadbudówki ze starą częścią gmachu, gdyż pominięcie tego stwarza pewien przykro rażący rozdzwięk, jak to, naprzykład, ma miejsce w domu Nr. 26 przy ulicy Zamkowej.

Tyle o charakterze stylowym ulic wileńskich.

Z gmachów monumentalnych zwracają uwagę pewnem spaczeniem architektonicznym kościół św. Kazimierza, który natarczywie woła o całkowite przywrócenie pierwotnego stylu i kościół Dominikański, w którym, jak się wydaje, chyba niewykończone są wieże pierwotnie, czy też po którymś z dawniejszych pożarów.

Należałoby tę rzecz zbadać.

Jako nie specjalista zwróciłem tu uwagę tylko na pewne momenty bijące, że tak powiem, w oczy nawet laika.

Przechodząc do sprawy wyzyska nia dla celów estetycznych (i zdrowotnych przy tem) w zakresie zamierzeń urbanistycznych drzewostanu już istniejącego lub dopiero projektowanego wymienię przedewszystkiem tereny wybrane dla tego przeznaczenia przez Biuro Urbanistyczne jako rezerwaty przyrody w obrębie Wielkiego Wilna.

Są to:

a) lasy Ponary, Rowiańce i Burbiszki;

b) lasy Zakret, Karolinka od brzegu Wilji do Justynówki, w Zwierzyńcu w granicach ul. Grodzkiej, Gedyminowskiej, Fabrycznej i Witoldowej;

c) lasy Kalwarja - Trynopol i wewnątrz bloku osiedla Pośpieszka;

d) las pomiędzy osiedlem Pośpieszka a Pośpieszką Ogińskiego,

e) lasy pomiędzy osiedlem Pośpieszka a brzegiem Wilji, Gaj Antokolski, las Posapieżyński, Kaczy Dół do Pośpieszki Ogińskiego;

f) lasy Belmont, Leoniszki, Markucie, Puszkarnia, Dębniaki, pomiędzy Kolonją Górną a Dolną i pomiędzy Dunajką a Rybiszkami.

Spis ten należy, moim zdaniem, uzupełnić objektami następującemi:

1) Prawy brzeg Wilji na prze-

strzeni od lasku Trynopolskiego przy brzegu Wilji do Łosiówki. Obecnie brzeg ten o całkowicie wyniszczonem zadrzewieniu, poprostu goły, nadaje miejscowości wygląd straszliwego opuszczenia.

A przecież to droga wycieczek Wilją do Werek i fragment miasta, który powinien stać się reprezentacyjnym. Przed laty brzeg ten był bardzo pięknie zadrzewiony i bardzo malowniczy. Obecnie ten dawny charakter jego należy w porozumieniu z władzami wojskowemi przywrócić.

2) Teren całkowity lub częściowy działek rolnych majątku miejskiego Kuprianiszek oznaczonych nr.nr. 189, 190, 191, 192, 196, 214, 217 217-a, 17-b i 217-c oraz ewentualnie innych przyległych. Tereny te położone w pobliżu samego miasta ze względu na topografję i właściwości gleby (wzgórza, wąwozy, piachy i żwiry) nie nadają się dla dobrej i korzystnej kultury rolnej.

Już w roku 1931 w odnośnym referacie zwracałem uwagę na te tereny jako najlepiej nadające się do zarezerwowania dla przyszłych cmentarzy lub podmiejskiego lasu - parku i

3) Teren działki z majątku miejskiego Kuprianiszek na lewo od zbie

gu traktów Lidzkiego i Oszmiańskie go (opuszczonej przez dzierżawców) stanowiący ogromny wąwoz doskonale nadający się do zadrzewienia, a nienadający się do żadnego innego przeznaczenia. Las tu o mieszanem zadrzewieniu mógłby być bardzo malowniczym.